BIULETYN INFORMACYJNY IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI

WYCHODZI 3 RAZY W MIESIĄCU

ROK I. | GDYNIA, dnia 12 września 1932 | NR. 23

REDAKCJA I ADMINISTRACJA: Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdyni Referat Prasowy, ul. Świętojańska, tel. 1643.
PRENUMERATA: w kraju kwartalnie 3 zł., zagranicą 5 zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415. Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

Treść:

Nakładem Izby Przem.-Handl. w Gdyni. — Redaktor odpowiedz. Józef Kunert L. S. C.

Sprawa zasadnicza.

Strajk robotników portowych i marynarzy, jaki rozpoczął się w porcie gdyńskim dnia 29 sierpnia, został wywołany przez Związek Zawodowy Transportowców. Jedynie ze względów solidarności robotniczej przyłączyły się do strajku także Polski Związek Zawodowy i Gdyński Oddział Związku Związków Zawodowych.

Aczkolwiek ze strony Związku Zawodowego Transportowców podawano jako jedyną przyczynę strajku podłoże lokalno-ekonomiczne, — mianowicie tendencję do obniżki płac, zdaje się nie ulegać wątpliwości, że pewną rolę odgrywały tu również wpływy zagraniczne. Strajk ten przypadł bowiem na okres strajku w portach holenderskich i nastrojów strajkowych w Gdańsku. Szczególnie widoczny był wpływ ten wśród marynarzy załóg statków zagranicznych, które otrzymywały instrukcje od swoich centrali. Nawet obecnie, po ukończeniu strajku, zachodzą próby blokowania statków polskich w portach Szwecji i Norwegji.

Strajk robotników portowych trwał do 4, a marynarzy do 5 względnie 6 września. Dzięki energicznej akcji samopomocy podjętej przez zainteresowane sfery portowe, nie przyniósł on jednakże większych strat. Przeładunek najważniejszych artykułów jak węgiel, bawełna i bekony odbywał się prawie normalnie, chociaż zabezpieczenie chętnych do pracy z powodu braku ogrodzenia portu nastręczało sporo trudności.

Sprawa nieprzerwanego funkcjonowania portu gdyńskiego jest w dzisiejszej sytuacji gospodarczej zagadnieniem o tak zasadniczem i doniosłem znaczeniu, że zarówno władze jak i portowe sfery gospodarcze nie mogą przejść do porządku nad ostatnim strajkiem. Niewątpliwie dążyć one będą do stworzenia w porcie odpowiednich warunków tak w dziedzinie socjalnej, jak i samopomocy, aby praca naszego portu nie była w przyszłości narażona na nowe niebezpieczeństwa.

Sprawie tej poświęcimy jeszcze więcej uwagi w naszym „Biuletynie Informacyjnym".

REDAKCJA.

O bezpieczeństwo portu gdyńskiego.

Codopiero zakończony strajk w porcie gdyńskim wysunął znowu na plan pierwszy zagadnienie bezpieczeństwa portu. Zagadnienie to jest przedmiotem zainteresowania wszystkich czynników portowych od samego powstania portu.

Zajmowała się nim między innemi w roku 1931 Tymczasowa Rada Portowa, która w specjalnie wyłonionej ze swego grona Komisji Bezpieczeństwa, opracowała zasady współdziałania obydwu władz administracyjnych, powołanych do utrzymania bezpieczeństwa i porządku w porcie, mianowicie Policji Państwowej i Kapitanatu Portu.

Na forum Tymczasowej Rady Portowej uzgodnili reprezentanci władz administracji politycznej i portowej tymczasowe zasady współdziałania w zastępstwie brakującego dotychczas rozporządzenia wykonawczego, które w myśl § 16 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 6. III. 1928 r. „O organizacji i zakresie działania władz marynarki handlowej" winno ustalić współdziałanie władz administracji politycznej z władzami portowemi w zakresie bezpieczeństwa i porządku publicznego w porcie.

Ponieważ ustawodawstwo polskie oddaje służbę bezpieczeństwa publicznego na całym obszarze Rzeczypospolitej Polskiej Policji Państwowej, jest Policja Państwowa także jedynym organem bezpieczeństwa publicznego w porcie gdyńskim; dlatego też nie trudno było znaleźć, mimo braku codopiero wymienionego rozporządzenia wykonawczego, modus vivendi, do rozdzielenia kompetencji obydwu władz w ten sposób, że Policja Państwowa utrzymuje bezpieczeństwo publiczne w porcie, podczas gdy funkcje administracyjno-porządkowe należą do kompetencji Kapitanatu Portu.

W tej dziedzinie więc istnieje od kilku miesięcy formalne prowizorjum, które uregulowało tą część zagadnienia bezpieczeństwa i porządku w porcie w sposób zadawalniający.

Inaczej przedstawia się druga część zagadnienia bezpieczeństwa i porządku publicznego w porcie, mianowicie sprawa zamknięcia resp. ogrodzenia portu. W tym względzie istnieje konkretny projekt zaprojektowany przez Pana Prezesa Korzóna na Komisji Bezpieczeństwa Tymczasowej Rady Portowej, który przewiduje podział obecnie istniejącego portu na cztery części, mianowicie:

1. Port węglowy z nabrzeżami: szwedzkiem, śląskiem i duńskiem;
2. port pasażerski z nabrzeżami: pilotowem, francuskiem i holenderskiem;
3. port drobnicowy — nabrzeża polskie i rotterdamskie;
4. stacja kolejowa przetokowa Gdynia-Port.

Później w miarę postępu rozbudowy portu należałoby ogradzać każdą część portu, stanowiącą odrębną całość, jak np. port wolnej strefy, port przemysłowy, port rybacki itd.

Projekt ten spotkał się z ogólnem uznaniem, jednakowoż sprawa nie ruszyła z miejsca.

Niezależnie od akcji przeprowadzonej na terenie Tymczasowej Rady Portowej złożyła Rada Interesantów Portu w Gdyni w dniu 7. VIII. 1931 r. Departamentowi Morskiemu Ministerstwa Przemysłu

i Handlu memorjał, którego wnioski streszczają się w następujących punktach:

1. Konieczność wydania przez władze centralne:
   a) decyzji w myśl § 153 rozp. Prezydenta R. P. z dnia 6. III. 1928 r. „O Policji Państwowej“, jaką nazwę winna mieć dotychczasowa Policja Portowa;
   b) rozporządzenia wykonawczego w myśl § 16 rozp. Prezydenta R. P. z dnia 22. III. 1928 r. „O organizacji i zakresie działnia władz marynarki handlowej“ w tym sensie, aby służba bezpieczeństwa w porcie została oddana specjalnej jednostce Policji Państwowej, działającej według instrukcji Kapitanatu Portu.
2. Konieczność jaknajspieszniejszego ogrodzenia portu i urządzenia wejścia do niego w kilku kontrolowanych punktach.

Mimo tych starań sprawa ogrodzenia portu znajduje się na martwym punkcie. Wprawdzie istnieje kilkaset metrów betonowego parkanu od strony śródmieścia i szosy do Łuszczarni, jednakowoż zakrywa on tylko część portu i tylko od jednej strony. Natomiast od strony Grabówka, Chylonji i Oksywia jest port zupełnie otwarty. Nawet na odcinku oparkanionym od strony śródmieścia są wejścia na teren portu zupełnie niekontrolowane, tak, że z punktu widzenia zamknięcia portu dla osób niepowołanych nie daje istniejący parkan żadnych poważniejszych możliwości.

To też w czasie strajku w porcie gdyńskim musiało bezpieczeństwo pracujących w porcie być zagwarantowane kordonem policji, co wymagało nadzwyczajnego i kosztownego wysiłku ze strony władz bezpieczeństwa w formie utrzymania w tem miejscu dużej ilości jednostek policyjnych. Gdyby port był zamknięty, wystarczyłaby dla ochrony bezpieczeństwa pracujących znacznie mniejsza ilość policji.

Dyskutowanie technicznej strony zagadnienia, mianowicie projektu podzielenia portu na poszczególne grupy względnie też ogrodzenia całego terenu portowego jednym wielkim parkanem, przy którym wejścia będą kontrolowane przez strażników portowych, jest zagadnieniem osobnem. Natomiast jest dzisiaj aksjomatem, nie ulegającym żadnej dyskusji, że ogrodzenie portu jest kwestją palącą i z punktu widzenia bezpieczeństwa i porządku publicznego w porcie czynnikiem decydującym.

Wprowadzenie w czyn zasady, że w porcie winni przebywać tylko ci, którzy mają tam coś do czynienia i oczyszczenie portu z elementu „spacerującego“ wysuwa się na plan pierwszy zagadnień portu gdyńskiego.

Dr. B. K.

XIII Walny Zjazd Kupiectwa Pomorskiego.

Sezon jesienny w pomorskiej pracy organizacyjnej rozpoczyna corocznie Walny Zjazd Delegatów Związku Towarzystw Kupieckich na Pomorzu — organizacji naczelnej pomorskiego kupiectwa. Znaczenie tegorocznego — z kolei trzynastego Zjazdu będzie tem większe, że przypada on w roku pod względem gospodarczym najcięższym i najtrudniejszym. Zjazd nietylko zrobi przegląd pracy Związ-

kowej, której zasięg rozszerza się rokrocznie poważnie, ale ustosunkuje się wogóle do całokształtu przeżywanego kryzysu i środków zaradczych, które są już stosowane i które, zdaniem kupiectwa, stosowaćby należało.

Jak wiadomo między teorją a praktyką są często rozbieżności i śledząc różne międzynarodowe konferencje na temat rozwiązania kryzysu światowego, ma się wrażenie, że przecież zamało się myśli kategorjami codziennego dnia, zamało słucha się tych, którzy w ogniu walki kryzysu i na własnej skórze kryzys ten najbardziej odczuwają. Jeżeli wspomnieć dawne zjazdy związkowe z przed laty, to znajdujemy potwierdzenie powyższej tezy, gdyż wiele stosowanych obecnie środków zaradczych, zjazdy kupieckie już dawno i z wielkiem przewidywaniem rozwoju wypadków zgłaszały, jako swoje wnioski. Niestety — nie miało kupiectwo posłuchu i dużo czasu stracono, aż dopiero twarda rzeczywistość zmusiła do często opóźnionych zabiegów. Handel pomorski dużo ucierpiał, może najbardziej został dotknięty, gdyż zubożał w kapitał obrotowy i zmuszony został do zwężenia swego zasięgu i do zmniejszenia warsztatów pracy, — zwiększył bezrobocie, a zmniejszył siłę podatkową i dochody dla Skarbu Państwa.

Nie wolno nam jednak załamywać rąk. Musimy wierzyć, że głos Związku znajdzie posłuch, bo dyktowany jest pragnieniem wyzwolenia handlu i życia gospodarczego z pęt kryzysu ku spokojnej pracy twórczej.

Dlatego, jak zwykle słuchać będzie społeczeństwo z zainteresowaniem głosu tegorocznego zjazdu delegatów. Zjazd odbędzie się 9 października w Chojnicach. Ze względu na powagę czasu i oszczędności odstąpiono i w tym roku od części reprezentacyjnej, rezerwując cały czas tylko dla wewnętrznych obrad.

WIADOMOŚCI Z GDYNI

PRACE NAD ROZBUDOWĄ PORTU W SIERPNIU.

Roboty morskie: Ustawiono 110 m. b. skrzyń fundamentowych molo południowego oraz nadbudowano 82 m. b. ściany nadwodnej w II. basenie wewnętrznym.

Robót czerpalnych wykonano około 3000 m³ w II. basenie wewnętrznym.

Roboty drogowe: Na ul. Mostowej wykonywano w dalszym ciągu budowę nasypu oraz odarniowanie skarp, przyczem ukończono nasyp między 3 i 4 wiaduktem. Na drodze Okrężnej wykonywano brukowanie jezdni oraz układanie chodników przy wiadukcie Nr. 1. Budowę ul. Warsztatowej na odcinku od ul. Centralnej do warsztatów U. M. ukończono całkowicie i otwarto na niej ruch. Ukończono brukowanie i układanie chodników na ul. Śledziowej oraz częściowo zabrukowano plac przy nabrzeżu Rybnem na przedłużeniu ul. Śledziowej.

Budowa wiaduktów: Ustawiano w dalszym ciągu rusztowania pod budowę wiaduktu Nr. 4.

Budowa magazynów: W magazynie Żeglugi Polskiej wykonano sklepienia dachowe żelbetowe; ukończono całkowicie ulepszone nawierzchnie ramp magazynów Nr. 1 i 3; przy budowie hali śledziowej wykonano bankiety i fundamenty pod całym budynkiem; w magazynie tranzytowym wykonano całkowicie wykopy pod fundamenty oraz część ław żelbetowych.

Fundamenty pod dźwigi: Na nabrzeżu Stanów Zjednoczonych wykończono całkowicie fundamenty na długości magazynu bawełnianego.

ZAMORSKI OBRÓT TOWAROWY W SIERPNIU 1932 R.

Zamorski obrót towarowy w porcie gdyńskim w miesiącu sierpniu b. r. wprawdzie nie osięgnął cyfry miesiąca poprzedniego, jednakże nie o wiele jest od niego mniejszy. Cały obrót zamorski wyniósł w miesiącu sierpniu 456.746,5 t. (w lipcu — 477.094,0 t.). Ten stosunkowo niewielki spadek tłumaczy się mniejszą nieco ilością wywiezionego węgla. Cały wywóz zatem wyraża się cyfrą 409.158,2 t. wobec 436.628,0 t. w lipcu. Natomiast przywóz w sierpniu jest i większy od lipcowego i bardziej zróżniczkowany. Wynosi on 47.588,3 t. wobec 40.466,0 t. w miesiącu porzednim. Cyfry obrotu główniejszych towarów przedstawiają się następująco:

Import (w tonach)		Eksport (w tonach)	
owoce świeże	218,5	ryż wyłuszczony	181,8
owoce suszone	49,9	mąka ryżowa	288,1
sól potasowa	975,0	cukier	1.292,5
kawa, kakao, herbata	284,2	bekony	3.981,7
tytoń	277,9	wędliny	686,8
napoje alkoholowe	7,1	masło	5,0
ryby mrożone	1,9	jaja	1.272,9
śledzie solone	0,8	makuchy	140,0
fosforyty	4.159,0	słupy telegr. i bale	9.340.6
żużle Thomasa	10.006.0	deski i łaty	935,2
tłuszcze zwierzęce surowe	39,0	cement	30,0
skóry	346,7	węgiel (eksportowy)	367.801.5
kamienie brukowe	139,0	węgiel bunkrowy	12.595,5
oleje	81,1	koks	1.950.0
żywica	22,5	sole potasowe	2.800,0
asfalt	0,7	nawozy azotowe (siarczan amonu)	3.048.0
kauczuk	26,8	cynk	597,8
wyroby gumowe	35,0	wyroby metalowe (rury żeliwne art. kan.)	132,9
saletra	10.5	wyroby włókniste	251.6
rudy żelazne	7.729,0	celuloza	897,1
piryty	2.225,0	wyroby gumowe	103,8
żelastwo (złom)	15.470,4	bisulfat sodu	202,3
miedź	3,0	węglik wapnia (karbid)	26,8
wyroby metalowe (stalowe i żelazne)	59,8	chlorek wapnia	34,0
maszyny, aparaty i ich części	55,1		

samochody i ich części	14,7	chlorek magnezu	10,7
papier	378,4	różne	551,6
bawełna	3.755,6		
juta	139,3		
len i konopie	24,5		
sizal	20,8		
wełna	336,6		
jelita	307,5		
różne	387,0		
Razem	47.588,3	Razem	409.158,2

Na wzrost importu złożyły się głównie znaczne transporty złomu żelaznego — 15.470,4 t. wobec 7.882,7 t. w lipcu, pirytów — 2.225,0 t., fosforytów — 4.159,0 t., żużli Thomasa — 10.006,0 t. pierwsze w tym roku transporty rudy żelaznej — 7.729,— t. i największe dotychczas ilości bawełny — 3.755,6 t. wobec 1.893,7 t. i jelit — 307,5 t. wobec 24,9 t. w lipcu. W wywozie natomiast nastąpił spadek węgla o ca 20 tysięcy ton — 367.801,5 t. wobec 387.650,5 t. w miesiącu poprzednim i cukru — 1.292,5 t. wobec 6.422,5 t.; koks, siarczan amonu utrzymały się mniejwięcej w normach zeszłego miesiąca — natomiast znacznie wzrosły cyfry eksportu drzewa (słupy telegraficzne i bale) — 9.340,6 t., soli potasowych — 2.800,— t., celulozy — 897,1 t. wobec 125,2 t. w lipcu i jaj — 1.272,9 t. wobec 317,— t.

Ruch statków w sierpniu w porównaniu z lipcem wprawdzie zmniejszył się ilościowo, jednak pod względem tonażu utrzymał się w normach miesiąca zeszłego. Zawinęło do portu 324 statków (w lipcu — 346) o pojemności 255.876 (257.441) t. r. n. Wyszło natomiast 327 statków (w lipcu 343) o pojemności 262.439 (254.676) t. r. n.

Według poszczególnych bander ruch statków w miesiącu sierpniu przedstawiał się następująco:

	Na wejściu		Na wyjściu	
	statków	n. r. t.	statków	n. r. t.
Polska	43	60.506	48	66.819
W. M. Gdańsk	12	576	15	2.326
Anglja	3	3.253	3	7.253
Czechosłowacja	1	103	—	—
Danja	39	28.959	38	28.277
Estonja	8	5.113	6	4.133
Finlandja	15	8.540	16	9.367
Francja	1	813	1	813
Grecja	1	4.226	2	8.452
Holandja	6	2.440	5	2.115
Litwa	1	585	1	585
Łotwa	5	4.718	6	3.439
Niemcy	54	28.847	55	29.033
Norwegja	19	13.495	20	17.269
Stany Zjedn. Am.	3	9.773	3	9.773
Szwecja	112	78.533	108	72.785
Węgry	1	1.396	—	—
Razem	324	255.876	327	262.439

Pierwsze pięć miejsc zajęły, jak i w zeszłym miesiącu, kolejno bandery: szwedzka, polska, niemiecka, duńska i norweska. Szóste miejsce w sierpniu zajęła natomiast bandera Stanów Zjedn. Am. a nie Anglji, jak w lipcu.

Ruch pasażerski w sierpniu był bardziej ożywiony niż w lipcu, na co głównie złożyły się wycieczki turystyczne po Bałtyku i Morzu Północnem oraz ruch wycieczkowy Polaków amerykańskich. Przyjechało w sierpniu do Gdyni 3.028 osób (w lipcu 1.907) w tem 2.170 osób stanowiły wycieczki. Wyjechało — 2.654 osób (w lipcu 1.603), z czego 2.074 osoby przypada na wycieczki.

„ŻEGLUGA POLSKA".

Trampy „Żeglugi Polskiej" przewiozły w sierpniu ogółem 46.185 ton, z czego 27.893 ton w wywozie z Polski, 6.716 ton w przywozie do Polski oraz 11.576 ton w przewozie między portami zagranicznemi. W eksporcie z Polski przewieziono węgla 13.027 ton, drzewa 5.756 ton, soli potasowych 8.070 ton i zboża 1.040 ton. W imporcie przewieziono 2.700 ton tomasówki, 1.162 ton złomu, 2.854 ton rudy, zaś między portami zagranicznemi przewieziono węgla 5.305 ton i kosku 6.271 ton.

Trampy „Żeglugi" odbyły 19 podróży, odwiedzając następujące porty: Gdynię, Gdańsk, Amsterdam, Gandawę, Londyn, Ostendę, Aarhus, Emden, Malmö, Gustavshoeg, Aalborg, Rönnskär, Luloę, Rotterdam, Grangemouth, Odensee, Antwerpję i Portershavn.

Na linjach regularnych „Żeglugi" przewieziono w sierpniu ogółem 7.331 ton, z czego 5.674 ton w eksporcie i 1.657 ton w imporcie do Polski. Odbyto ogółem 8 podróży, zawijając do portów w Gdyni, Gdańsku, Tallinnie, Wyborgu, Helsingforsie, Rotterdamie i Antwerpji.

„P. T. T. O."

Statki linji Gdynia—Ameryka odbyły w sierpniu 2 podróże do Ameryki, z Ameryki do Europy 1 podróż. Oprócz tego statki przedsiębiorstwa odbyły 3 wycieczki na Morze Północne, do Anglji i Francji oraz do Kopenhagi. Pasażerów przewieziono do Ameryki 818, z Ameryki do Europy 607. W wycieczkach uczestniczyło 1.703 osób. Towarów przewieziono do Ameryki 133,5 ton, z Ameryki do Europy 102 t.; poczty przewieziono do Ameryki 734 worków, a z Ameryki do Europy 518 worków.

„KORPORACJA BAŁTYCKA.

Statek „Baltonia" Polskiej Zjednoczonej Korporacji Bałtyckiej (Polish United Baltic Corporation) przewiózł w miesiącu sierpniu 2 473 ton towarów, z czego 2.221 ton w eksporcie a 252 ton w imporcie. W eksporcie znajdowało się 1.577 ton bekonów, 500 ton jaj, 46 ton manufaktury i 10 ton ryżu. Resztę stanowiła inna drobnica. Na import składały się głównie towary kolonjalne.

REGULARNA KOMUNIKACJA Z BRAZYLJĄ.

Lloyd Brazylijski, planujący utworzyć regularną komunikację między Gdynią a portami Brazylji, uruchomił na linji tej dalszy statek „Cabedello". Przybędzie on do Gdyni około 18 września rb. Bliższych informacyj o terminie odjazdu statku z Gdyni udziela Izba Handlowa Polsko - Brazylijska w Warszawie, Krakowskie Przedmieście 58/1.

SPRAWOZDANIE FRACHTOWE ZA MIESIĄC SIERPIEŃ 1932 R.

Węgiel:

Frachtowanie węgla utrzymywało się w sierpniu na poziomie miesiąca poprzedniego. Większość eksportu, jak zwykle, była kierowana do Szwecji, Norwegji i Finlandji. Ilości wywiezione do innych państw importujących nasz węgiel jak Francja, Belgja i Holandja, nie wykazały żadnego ożywienia. Zanotować natomiast należy kilka ładunków węgla wysłanych do Irlandji. Eksport do Włoch i Danji utrzymał się również na normalnym poziomie. Jako stawki orjentacyjne należy uważać:

3000 ton Stockholm	sh 4/—	3500 ton Helsingfors	sh 3/9
2600 ton Malmö	Kr. 3.75	2500 ton Amsterdam	sh 5/6
2800 ton Oslo	sh 4/9	2200 ton Rouen	sh 6/6
22/2500 ton Aarhus	sh 4/6		

Tomasyna:

Należy zauważyć w miesiącu sprawozdawczym ożywienie w frachtowaniu tomasyny; stawki wahały się w zależności od wielkości ładunków od mk. 4,70—4,85 za tonę. Tomasynę sprowadzano głównie z portów belgijskich: Antwerpja i Gandawa. Ładunki tomasyny pozwoliły na otrzymanie dla statków polskich frachtów powrotnych z zachodniej Europy.

Zboże:

Frachtowanie zboża w miesiącu sierpniu doznało znacznego ożywienia z powodu konieczności eksportowania starych zapasów.

Zboże frachtowano do Belgji po stawce sh 4/— w złocie, do Holandji po Hfl. 2,60, do Danji po stawce sh. 5/3 do 6/6 zależnie od portów przeznaczenia.

Drzewo:

Frachtowanie drzewa w sierpniu było trochę więcej ożywione. Frachtowano ładunki DBB na następujących warunkach:

do Francji: Rouen 24/— zł. za Std.; Bordeaux 28/— zł. za Std.
Anglji: London 28/— do 29/— zł. za Std.
Holandji: Hfl. 14,50.
Belgji: sh. 21/— zł.

Należy zanotować w miesiącu sprawozdawczym ograniczoną ilość ładunków drzewa do Francji, do czego przyczynił się brak licencyj importowych.

Siarczan amonu:

W ubiegłym miesiącu zafrachtowano kilka ładunków siarczanu amonu, z czego kilka poważniejszych ładunków wysłano do Hiszpanji po stawce 10/— (dziesięć) za tonę.

Jako charakterystykę rynku frachtowego za ubiegły miesiąc należy podać: ożywienie i większe zainteresowanie; obroty zostają mniejwięcej w granicach poprzednich miesięcy.

PODWYŻKA PŁAC ROBOTNIKÓW PORTOWYCH.

Podczas konferencyj, odbytych przez przedstawicieli pracodawców portowych z czynnikami rządowemi w sprawie strajku, zgodził się Zarząd Związku Gdyńskich Spedytorów Portowych na podwyżkę płac w wysokości 5%, dając tem samem dowód swej dobrej woli w stosunku do robotników portowych.

Od dnia 1 września wynoszą zatem stawki:

przy przeładunku węgla i towarów masowych — zł. 1,16 za godz.
przy przeładunku złomu — zł. 1,21 za godz.
przy przeładunku drobnicy — zł. 1,31 za godz.
przy przeładunku mat. wybuchowych i żrących — zł. 1,37 za godz.

WAŻNIEJSZE ŁADUNKI.

Sierpień w dziedzinie obrotu towarowego przyniósł kilka niespodzianek: przyszedł z Z. S. S. R. pierwszy transport jelit solonych w ilości 235 t. i skór — 85,1 t.; nadeszło poraz pierwszy 20,5 t. sisalu (włókna pewnego gatunku agaw) w tem 5,3 t. z Anglji i 15,5 t. z Jawy; wyszły pierwsze transporty węgla polskiego do Irlandji w ilości 5.845 t; nadszedł na S/S „Trolleholm" największy dotychczas transport ba-

wełny amerykańskiej w ilości 8.080 bel. Zawinął poraz pierwszy do portu gdyńskiego statek węgierski S/S „Badaesony“ po siarczan amonu dla Hiszpanji.

POŁOŻENIE GOSPODARCZE GDYNI W MIESIĄCU SIERPNIU.

Położenie gospodarcze w sierpniu pozostało bez zmiany.

W miesiącu sprawozdawczym zaprotestowano w Gdyni: 851 szt. weksli krajowych na sumę zł. 249.250,73, 7 szt. weksli zagranicznych na sumę zł. 2.306,04, ogółem 858 sztuk weksli na zł. 251.557,77.

W stosunku do poprzedniego miesiąca protesty obniżyły się zatem o 12 sztuk, sumarycznie natomiast wzrosły o zł. 8.792,80.

Skup walut i dewiz przez 5 miejscowych instytucyj kredytowych w miesiącu sierpniu wyrażał się równowartością ca zł. 3.910 tys. z czego na Oddział B. G. K. w Gdyni przypada zł. 1.870 tys.

W powiatach kaszubskich obserwowano dalszy nieznaczny odpływ wkładów. W Oddziale B. G. K. w Gdyni suma wkładów a/v obniżyła się w sierpniu o zł. 175 tys. do sumy zł. 4.049 tys.

Wypłacalność rolników nie doznała poprawy z powodu trudności zbytu płodów rolnych.

Zatrudnienie w przemyśle było nadal dość słabe.

Obroty w handlu ziemiopłodami ożywiły się nieco przy słabej tendencji cen.

Rejestry Państwowych Urzędów Pośrednictwa Pracy w Gdyni i Tczewie wykazały następujący stan bezrobocia po dzień 31 sierpnia 1932 r.:

w okręgu gdyńskim	1.854
„ „ wejherowskim	955
„ „ tczewskim	1.592
razem	4.401

(po dzień 31 lipca br. 4.418 osób).

POŁOWY MORSKIE W SIERPNIU.

Początek miesiąca nie przyniósł zmian w połowach. Były one nadal dość słabe we wszystkich obwodach, chociaż pogoda sprzyjała wyjazdom rybaków na morze. Dopiero od połowy miesiąca zdobycz ryby nieco się zwiększyła, ale była nierówna. W niektóre dni dobra — w inne znów odczuwał się zupełny brak ryby.

Ogólna ilość zdobytej ryby zwiększyła się nieco w porównaniu z lipcem, wskutek lepszych nieco połowów storni i węgorzy. Inne ryby nie wykazały większych zmian. Natomiast wartość połowów zmniejszyła się znów wskutek dalszego spadku cen na ryby. Wystawienie większej ilości więcierzy na węgorze dotychczas nie przyniosło poprawy połowów tej cennej ryby, będącej obok łososia podstawą zarobków rybaków półwyspu.

Zaczęły pokazywać się śledzie w ilości niewielkiej.

W ciągu miesiąca sierpnia złowiono ogółem 197.580 kg. ryb, wartości 75.000 zł., z czego:

	kg.	wartość w zł.
troci	290	725,—
storni	120.860	24.172,—
zimnicy	8.290	1.245,—
gładzicy	650	130,—
skarpi	9.640	3.856,—
śledzi morskich	4.990	5.988,—
węgorzy	13.630	20.445,—
wątłuszy	16.250	4.875,—
węgorzyc	17.660	7.064,—
sieji	40	72,—
szczupaków	2.620	4.716,—
okoni	1.230	984,—
płotek	1.430	1.144,—
razem	197.580	75.416,—

Z ogólnej ilości 197.580 kg. ryb, złowionych w sierpniu br., 6.000 kg. sprzedano do wędzarń miejscowych, wywieziono do Gdańska 110.380 kg. i sprzedano na rynku miejscowym 81.200 kg.

ODJAZDY I PRZYJAZDY STATKÓW GDYNIA—GDAŃSK

ODJAZDY STATKÓW GDYNIA—GDAŃSK.

Sailings from Gdynia and Danzig — Schiffsabfahrten ab Gdynia u. Danzig

(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice — Änderungen vorbehalten).

Do portów bałtyckich — Tallinn — Wyborg — Helsingfors
Baltic Ports — Tallinn — Viborg — Helsingfors

„Żegluga Polska" S. A. — P. A. M.

S/S Poseidon — z Gdyni 13. IX. — z Gdańska 16. IX.
S/S Śląsk — z Gdyni 20. IX. — z Gdańska 24. IX.
S/S Poseidon — z Gdyni 27. IX. — z Gdańska 1. X.
S/S Cieszyn — z Gdyni 4. X. — z Gdańska 8. X.
S/S Poseidon — z Gdyni 11. X. — z Gdańska 15. X.

Do Rotterdamu — Rotterdam

„Żegluga Polska" S. A. — P. A. M.

S/S Tczew — 13. IX. z Gdyni — 16. IX. z Gdańska
S/S Cieszyn — 20. IX. z Gdyni — 23. IX. z Gdańska
S/S Tczew — 27. IX. z Gdyni — 30. IX. z Gdańska
S/S Śląsk — 4. X. z Gdyni — 7. X. z Gdańska
S/S Tczew — 11. X. z Gdyni — 14. X. z Gdańska

Ferdynand Prowe, Gdynia

S/S Ibis — 12. IX. z Gdyni — 14. IX. z Gdańska
S/S Rhea — 15. IX. z Gdyni — 17. IX. z Gdańska
S/S Stella 19. IX z Gdyni — 21. IX. z Gdańska
S/S Forelle 22. IX. z Gdyni — 24. IX. z Gdańska
S/S Fortuna 26. IX. z Gdyni — 28. IX. z Gdańska
S/S Phoebus 29. IX. z Gdyni — 1. X. z Gdańska

Do Antwerpji (Antwerp)

„Żegluga Polska" S. A. — P. A. M.

S/S Cieszyn 20. IX. z Gdyni — 23. IX. z Gdańska
S/S Śląsk 4. X. z Gdyni — 7. X. z Gdańska
S/S Cieszyn 18. X. z Gdyni — 21. X. z Gdańska
S/S Śląsk 1. XI. z Gdyni — 4. XI. z Gdańska

Ferdynand Prowe, Gdynia

S/S Ibis 12. IX. z Gdyni — 14. IX. z Gdańska
S/S Forelle 22. IX. z Gdyni — 24. IX. z Gdańska
S/S Ibis 3. X. z Gdyni — 5. X. z Gdańska

Do Hamburga (Hamburg)

Ferdynand Prowe, Gdynia

S/S Indals Elfven 13. IX. z Gdyni — 17. IX. z Gdańska
S/S Guenther Russ 20. IX. z Gdyni — 24. IX. z Gdańska
S/S Victor 27. IX. z Gdyni — 1. X. z Gdańska
S/S Lothar 4. X. z Gdyni — 8. X. z Gdańska

Do Bremy (Bremen)

Ferdynand Prowe, Gdynia.

S/S Fortuna 12. IX. z Gdyni — 17 IX. z Gdańska
S/S Najade 19. IX. z Gdyni — 24. IX. z Gdańska
S/S Mercur 26. IX. z Gdyni — 1. X. z Gdańska
S/S Fortuna 3. X. z Gdyni — 8. X. z Gdańska

Do Londynu (London)

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish-British Steamship Co. Ltd.)

S/S Warszawa 14. IX. z Gdańska — 15. IX. z Gdyni
S/S Warszawa 28. IX. z Gdańska — 29. IX. z Gdyni

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
(Polish United Baltic Corporation)

S/S Baltonia 20 IX. z Gdańska — 22. IX. z Gdyni
S/S Baltonia 4. X. z Gdańska — 6. X. z Gdyni
S/S Baltonia 18 X. z Gdańska — 20. X. z Gdyni

Do Hull

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish-British Steamship Co. Ltd.)

S/S Lwów 14. IX. z Gdańska — 15. IX. z Gdyni
S/S Lublin 21. IX. z Gdańska — 22. IX. z Gdyni
S/S Lwów 28. IX. z Gdańska — 29. IX. z Gdyni

Do Manchester — Liverpool — Swansea

F. G. Reinhold Ltd.

S/S Hindsholm około (about) 14. IX. z Gdańska
S/S Taarnholm około (about) 21. IX. z Gdańska
Statek ładuje w Gdyni do zachodnich portów Anglji co 8 — 10 dni
Steamer loads at Gdynia for West England about every 8 — 10 days.

Do portów francuskich — (French Ports) — Dunkierki (Dunkirk) — Havre — Bordeaux

F. G. Reinhold Ltd.

S/S Skjold około (about) 13. IX. z Gdańska
S/S Seine około (about) 27. IX. z Gdańska
Uwaga: Statki ładują w Gdyni do portów francuskich co 8 — 10 dni
Notice: Steamer loads at Gdynia for France about every 8 — 10 days.

Do Kopenhagi (Copenhagen)

F. G. Reinhold Ltd.

S/S Jacobsen z Gdyni w każdą środę — from Gdynia every Wednesday.
S/S Jacobsen z Gdańska około (about) 10. IX.

Do Stavanger — Bergen — Trondheim i zachodnio norweskich portów (West-Norway Ports).
Do Gothenburga i zachodnio-szwedzkich portów oraz Lubeki (Gothenburg — West-Swedish Ports — Lübeck)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

S/S Ursa 21. IX. z Gdańska — 26. IX. z Gdyni

Do Kłajpedy (Memel) — Kalmaru (Kalmar) — Karlskrony (Carlskrona)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

S/S Borgholm 17. IX. z Gdańska — 17. IX. z Gdyni
S/S Borgholm 24. IX. z Gdańska — 24. IX. z Gdyni

Do Oslo i wschodnio-norweskich portów
Oslo and East-Norway Ports

Bergenske Baltic Transports Ltd.

S/S Akershus 12. IX. z Gdańska — 16. IX. z Gdyni
S/S Akershus 26. IX. z Gdańska — 30. IX. z Gdyni

Do Algieru — Egiptu — Palestyny — Syrji — Turcji — Grecji — portów Morza Czarnego
(Algeria — Egypt — Palestina — Syria — Turkey — Greece — Black Sea Ports).

Bergenske Baltic Transports Ltd.

M/S Erland 10. IX. z Gdyni — 12. IX. z Gdańska
M/S Nordland 24. IX. z Gdyni — 26. IX. z Gdańska
M/S Roland 26. IX. z Gdańska

Do Malagi — Kartaginy — Alicante — Walencji — Tarragony — Barcelony — Marsylji — Genui — Livorno — Neapolu — Catanji — Messyny — Palermo
(Malaga — Cartagena — Alicante — Valencia — Tarragona — Barcelona — Marseilles — Genoa — Leghorn — Naples — Catania — Messina — Palermo).

Bergenske Baltic Transports Ltd.

S/S Hispana ca 20. — 25. IX. z Gdańska

Do Nowego Yorku (New York)

American Scantic Line

S/S Scanmail z Gdyni ca 12. IX.
S/S Scanstates z Gdyni ca 24. IX.
S/S Scanyork z Gdyni ca 14. X.

Do Nowego Yorku (New York) — Halifax

Linja Gdynia — Ameryka

S/S Pułaski z Gdyni 14. IX.
S/S Pułaski z Gdyni 19. X.
S/S Pułaski z Gdyni 23. XI.

PRZYJAZDY STATKÓW DO GDYNI I GDAŃSKA

Homeward Sailings to Gdynia and Danzig — Schiffsankünfte in Gdynia und Danzig.

(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice — Änderungen vorbehalten).

Nowy York (New York) — Gdynia

American Scantic Line

Oczekiwane w Gdyni — Due to arrive at Gdynia.

S/S Scanstates 14. IX.
S/S Scanyork 5. X.

Linja Gdynia—Ameryka

S/S Pułaski 8. IX.
S/S Polonia 26. IX.
S/S Pułaski 13. X.
S/S Pułaski 16. XI.

Hamburg — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

Ferdynand Prowe, Gdynia

S/S Indals Elfven z Hamburga 10. IX. — przyjazd do Gdyni 13. IX.
S/S Lothar z Hamburga 13. IX. — przyjazd do Gdyni 16. IX.
S/S Guenther Russ z Hamburga 17. IX. — przyjazd do Gdyni 20. IX.
S/S Vieta z Hamburga 24. IX. — przyjazd do Gdyni 27. IX.
S/S Lothar z Hamburga 1. X. — przyjazd do Gdyni 4. X.

Rotterdam — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

„Żegluga Polska" S. A. — P. A. M.

z Rotterdamu — S/S Śląsk 16. IX.
z Rotterdamu — S/S Tczew 23. IX.
z Rotterdamu — S/S Cieszyn 30. IX.
z Rotterdamu — S/S Tczew 7. X.
z Rotterdamu — S/S Śląsk 14. X.

Antwerpja (Antwerp) — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

„Żegluga Polska" S. A. — P. A. M.

z Antwerpji — S/S Śląsk 14. IX.
z Antwerpji — S/S Cieszyn 28. IX.
z Antwerpji — S/S Śląsk 12. X.

Ferdynand Prowe, Gdynia

z Antwerpji — S/S Ibis 3. IX. przyjazd do Gdyni 12. IX.
z Antwerpji — S/S Forelle 15. IX. przyjazd do Gdyni 22. IX.
z Antwerpji — S/S Ibis 24. IX. przyjazd do Gdyni 3. X.

Londyn (London) — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish-British Steamship Co. Ltd.)

z Londynu S/S Warszawa 22. IX. — przyjazd do Gdańska 25. IX.
z Londynu S/S Warszawa 6. X. — przyjazd do Gdańska 9. X.

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
(Polish United Baltic Corporation)

Oczekiwane w Gdańsku Expected at Danzig	Oczekiwane w Gdyni Expected at Gdynia
S/S Baltonia 18. IX.	S/S Baltonia 20. IX.
S/S Baltonia 2. X.	S/S Baltonia 4. X.
S/S Baltonia 16. X.	S/S Baltonia 18. X.

Hull — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish-British Steamship Co. Ltd.)

z Hull S/S Lublin 15. IX. — przyjazd do Gdańska 18. IX.
z Hull S/S Lwów 22. IX. — przyjazd do Gdańska 25. IX.
z Hull S/S Lublin 29. IX. — przyjazd do Gdańska 2. X.

Bordeaux — La Pallice — Le Havre — Dunkierka — Gdańsk — Gdynia.
Bordeaux — La Pallice — Le Havre — Dunkirk — Danzig — Gdynia.

F. G. Reinhold Ltd.

z — from Bordeaux — La Pallice	z — from Havre — Dunkirk
S/S Tiber — około — about 26/27. IX.	S/S Skjold — około — about 14/16. IX.

Manchester — Liverpol — Swansea — Gdańsk (Danzig) — Gdynia.

F. G. Reinhold Ltd

ładuje — loads at Manchester około — about	ładuje — loads at Liverpool około — about	ładuje — loads at Swansea około — about
S/S Knud 1/2. IX.	S/S Knud 5/12. IX.	S/S Knud 14/15. IX

Portugalja (Portugal) — Kopenhaga (Copenhagen) — Gdynia

F. G. Reinhold Ltd.

from Lisbon about	from Oporto	at Copenhagen and Gdynia about
S/S Tula 16. IX.	18. IX.	25. IX.
S/S Minsk 30. IX.	2. X.	9. X.
S/S Broholm 10. X.	11. X.	18. X.

Morze Śródziemne — Kopenhaga — Gdynia — Gdańsk
Mediterannean Sea — Copenhagen — Gdynia — Danzig

F. G. Reinhold Ltd.

z Hiszpanji — from Spain

from	S/S Tula about	S/S Minsk about	S/S Broholm about
Tarragona	8. IX.	22. IX.	3. X.
Valencia	9. IX.	23. IX.	4, X.
Almeria	12. IX.	26. IX.	6. X.
Malaga	13. IX.	27. IX.	7. X.
Cadiz	14. IX.	28. IX.	8. X.
Copenhagen			
Gdynia	25. IX.	9. X.	18. X.

Bergenske Baltic Transports Ltd.

from Sicily

par. „Scandinavia"
Catania ca 27. IX.
Palermo ca 29. IX.
Messina ca 28. IX.

from Spain

par. „Iberia"
Tarragona ca 10. IX.
Valencia ca 12. IX.
Alicante ca 13. IX.
Cartagena ca 14. IX.
Almeria ca 15. IX.
Malaga ca 16. IX.

par. „Albania"
Tarragona ca 17. IX.
Valencia ca 19. IX.
Alicante ca 20. IX.
Cartagena ca 21. IX.
Almeria ca 22. IX.
Cartagena ca 23. IX.

par. „Mansuria"
Tarragona ca 23. IX.
Valencia ca 24. IX.
Alicante ca 26. IX.
Cartagena ca 21. IX.
Almeria ca 22. IX.
Malaga ca 23. IX.

Porty Golfu — Gdynia
Golf Ports (U. S. A. Cotton and South Atlantic Ports) — Gdynia

Bergenske Baltic Transports Ltd.

M/S Tortugas ładuje w New Orleans 8. IX. — loads at New Orleans, Galveston (Houston) 15. IX.

M/S Toledo ładuje w New Orleans 7. IX. — loads at New Orleans, Galveston (Houston) 24. IX.

M/S Stureholm ładuje w New Orleans 28. IX. — loads at New Orleans, Galveston (Houston) 5. X.

Nowy Orlean — Galveston — Gdynia
New Orleans — Galveston (Houston) — Gdynia

S/S Georgia w połowie września — about middle of September

S/S Ivar w pierwszej połowie października — first half of October

Buenos Aires — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

Bergenske Baltic Transports Ltd.

S/S Herakles ładuje w Buenos Aires w końcu września w początku października — loads at Buenos Aires end of September beginning of October.

Rio de Janeiro — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

S/S Bore VIII. ładuje w połowie września — loads in the half of September.
S/S Herakles ładuje w połowie października — loads in the half of October.

WIADOMOŚCI MORSKIE

POMOC SKARBU RZESZY DLA SZCZECINA.

Ministerstwo Skarbu Rzeszy przyznało Szczecinowi na cele opieki socjalnej dotację w wysokości 2,8 milj. RM., co złagodzi trudności finansowe, odciążając częściowo budżet miasta i pozwoli uwzględnić w większym zakresie interesy portu.

W ostatnich czasach przystąpiono do robót koło przekopu przez t. zw. Grosser Oderbruch (Kratzwick), co znacznie ułatwi nawigację okrętową i wyprostuje drogę wodną Szczecin — Świnoujście.

PODZIAŁ PRACY W NIEMIECKIEJ ŻEGLUDZE.

Niemcy zreorganizowały narazie obsługę (rut) tras wodnych pozaeuropejskich przez poszczególne przedsiębiorstwa żeglugowe w ten sposób, że Hamburg-Süd otrzymało „Südamerika-Dienst"; kierownictwo nad „Afrika-Dienst", w którym to kierunku płyną statki głównie 4 towarzystw: Woermann, Ostafrika, Hapag, Hamburg — Bremen — Afrika Linjen, objął Woermann; Zarząd obsługi Bliskiego i Dalekiego Wschodu ma „Deutsche Levante Linie" (kontrolowana przez „Hapag") a najważniejszy „Nordatlantik-Dienst" prowadzi obecnie Unja Hapag-Lloyd. Zarządu obsługi portów europejskich, zwłaszcza nieleżących w obrębie tras wymienionych, a w szczególności portów na Bałtyku, nie został jeszcze ustalony.

INTERWENCJA RZĄDU NIEMIECKIEGO W FLOCIE HANDLOWEJ

Według ostatnich oświadczeń rządu niemieckiego, państwo postanowiło udzielić niemieckim armatorom 12 milj. RM. tytułem odszkodowania za 400.000 ton statków, które mają być zdemontowane w najbliższym czasie. Rząd Rzeszy wymaga, aby statek był zarejstrowany jako niemiecki conajmniej od 1 stycznia 1930 roku, był zbudowany przed 1 stycznia 1913 roku i miał pojemności conajmniej 500 ton. Pozatem statki mogą być zdemontowane wyłącznie w stoczniach niemieckich.

Jak już wspomnieliśmy w poprzednim numerze Biuletynu „Hamburg—Amerika—Linie" i „Norddeutscher Lloyd" otrzymają tytułem odszkodowania za zdemontowanych ca 200.000 ton około 6.000.000 RM.

OBNIŻKA OPŁAT BRZEGOWYCH W KILONJI.

Administracja komunalna Kilonji postanowiła obniżyć opłaty brzegowe od węgla, koksu i brykietów o 50% obecnej stawki.

OBROTY PORTOWE W HAMBURGU ZA SIERPIEŃ.

W sierpniu przybyło do portu hamburskiego 1.538 statków o pojemności 1.528.417 ton netto, podczas gdy w poprzednim miesiącu weszło 1.549 statków o pojemności 1.521.194 ton netto. Pod względem przynależności państwowej pierwsze miejsce zajęły Niemcy, Anglja, Holandja, Norwegja, Danja, Szwecja, Ameryka i Rosja.

Opuściło port hamburski w sierpniu 1.710 statków o pojemności 1.554.013 ton netto, w lipcu zaś opuściło port 1.715 statków o pojemności 1.511.079 ton netto.

SPRAWA IMPORTU DRZEWA PRZEZ PORT W GANDAWIE.

Administracja portu w Gandawie wystosowała memorjał do rządu, w którym protestuje przeciw ostatnim ograniczeniom importu drzewa. Administracja uzasadnia swoje stanowisko tem, że ⅔ robotników portowych było dotychczas zatrudnionych prawie wyłącznie przy przeładunku drzewa. Dalej w odnośnym memorjale wykazuje zarząd portu, że statek przywożący ca 2.000 sążni drzewa daje około 377.000 fr. b. zarobku ludności Gandawy i administracji portu. Należy przytem zaznaczyć, że w roku ubiegłym zawinęło do Gandawy 231 statków z ładunkiem drzewa.

MESSAGERIES MARITIMES.

Francuskie Towarzystwo okrętowe Messageries Maritimes, cieszące się specjalną opieką rządu, wykazało w ostatnim czasie mimo licznych subwencyj państwowych dość poważne straty. I tak w 1931 r. deficyt wynosił 215.311.427 franków franc. Niedobór ten został pokryty w zupełności przez subsydjum rządowe, przedstawiające wartość £ 2.432.897, to jest około £ 13.902 za każdą odbytą podróż w roku 1931, a było tych podróży 175.

RUCH OKRĘTOWY W PORTACH WŁOSKICH.

W miesiącu lipcu weszło do portów włoskich 20.400 statków o pojemności 6.849.709 ton, a wyszło również 20.400 statków o pojemności 6.759.669 ton. Statki przywiozły ca. 1.900.000 ton towarów oraz 435.171 pasażerów, wywiozły zaś 669.739 ton towarów oraz 409.320 pasażerów. W miesiącu lipcu roku ubiegłego statki morskie przywiozły do portów włoskich 2.186.597 ton towarów oraz 497.484 pasażerów, wywiozły zaś 727.874 ton towarów oraz 466.087 pasażerów.

AMERYKAŃSKA FLOTA HANDLOWA.

Według ostatniej statystyki, wydanej przez Amerykańskie „Bureau of Navigation" na dzień 1 lipca br., flota handlowa Stanów Zjednoczonych składała się z 12.488 statków motorowych o pojemności 1.068.524 ton i 5.776 statków parowych o pojemności 12.499.301 ton. W porównaniu z rokiem ubiegłym tonaż statków motorowych zwiększył się o 15.258 ton, zaś tonaż statków parowych zwiększył się o 24.548 ton.

KONTRAKTY NA PRZEWÓZ DRZEWA NA PRZYSZŁY SEZON.

W ostatnich dniach zaczęto już zawierać nowe kontrakty na przewóz drzewa z Finlandji do Anglji. I tak zawarto kontrakt na przewóz 5.000—6.000 sążni tarcicy w partjach po 800—1.200 sążni, z Finlandji do Manchesteru po 34 sh z opcją dwóch portów. Koła zainteresowane są przekonane, że przyszły sezon drzewny będzie bardziej ożywiony niż ubiegły.

STRATY W STATKACH HANDLOWYCH W LIPCU.

Według statystyk „Germanischer Lloyd" w lipcu zatonęło 25 statków (powyżej 100 ton pojemności) o ogólnej pojemności 29.433 ton brutto. Największa była strata japońskiego parowca „Chashun Maru" o pojemności 4.027 ton brutto.

WIADOMOŚCI CELNE, EKSPORTOWE I IMPORTOWE

W SPRAWIE IMPORTU OWOCÓW WĘGIERSKICH.

Od dnia 26 sierpnia polscy importerzy owoców węgierskich nie mają już obowiązku opłacania należności za przewóz towaru zgóry Bankowi Handlowemu w Warszawie, jak to miało miejsce dotychczas przy odbieraniu pozwoleń przywozu. Przewóz może być opłacany sposobem zwykłym przy nadawaniu lub przy odbiorze przesyłki — z tem tylko zastrzeżeniem, że w razie opłacania go przez nadawcę węgierskiego musi być uiszczona cała opłata za przewóz w złotych polskich. Wobec tego nie istnieje już również przymus co do korzystania z takiej lub innej firmy ekspedycyjnej.

Instytut Eksportowy Węgierski podał powyższą zmianę do wiadomości eksporterów węgierskich oraz zawiadomił o niej Izbę Handlową Polsko-Węgierską w Warszawie i Tohanzę.

SPRAWA EKSPORTU POLSKIEGO PIERZA DO STANÓW ZJEDNOCZONYCH.

Przegląd statystyk importu pierza i puchu do Stanów Zjednoczonych, ogłoszonych przez Departament Handlu w Waszyngtonie, wykazuje następujące ilości tego towaru sprowadzane z Polski:

Rok		Funtów	Wartość $
1928		222.026	196.658.00
1929		253.276	237.038.00
1930		80.728	86.348.00
1931	około	73.000	54.750.00

Cyfry powyższe stwierdzają, iż poważna ilość tego artykułu była dostarczana przez eksporterów polskich, gdyż w roku 1928 wyniosła ona ponad 7%, a w roku 1929 około 6% całkowitego importu pierza do Stanów Zjednoczonych. W roku 1930 nastąpił jednak gwałtowny spadek importu z Polski, bo zaledwie 80.728 funtów, czyli o 68%, który nie może być usprawiedliwiony jedynie spadkiem całkowitego importu pierza, gdyż ogólny jego import w roku 1930 obniżył się o 33%. Import z Polski zajął w tym roku znacznie niższe miejsce, wynosząc już zaledwie 2,5% ogólnej ilości.

Przyczyn tak gwałtownej zmiany szukać należy nie tylko w licznych wypadkach nadużyć, jakich dopuszczali się niektórzy eksporterzy przez zanieczyszczanie pier[illegible] i puchu celem zwiększenia wagi, ale przedewszystkiem w skutkach wprowadzenia [illegible] wywozowego od pierza i puchu, w myśl rozporządzenia Ministerstwa Skarbu, Przemy[illegible] i Handlu, oraz Rolnictwa z dnia 1-go kwietnia 1930 r. (Dz. U. R. P. Nr. 41 poz. 354).

W myśl par. 1518 Taryfy Celnej Stanów Zjednoczonych, pierze i puch surowy opłaca cło w wysokości 20% ad valorem, zaś czyszczone 60% ad valorem. Aby unik-

nąć opłaty 60% pierze nie może być poddane czyszczeniu mechanicznemu, lecz musi być importowane w stanie surowym, aczkolwiek sortowane. Może ono zawierać jedynie zanieczyszczenie naturalne, jak np. kurz.

Wynikiem wyżej wymienionego rozporządzenia o cle wywozowem jest stosowanie stawki 60% od przesyłek pierza polskiego, gdyż z jednej strony jest ono zbyt dokładnie czyszczone, a z drugiej Władze Celne, powołując się na wspomniane rozporządzenie, wykazują, iż nie wymaga ono dalszego czyszczenia i musi być uważane za towar uprzemysłowiony.

W SPRAWIE EKSPORTU DO FRANCJI WYROBÓW HUT I ZORGANIZOWANIA SYSTEMU SPRZEDAŻY.

Na podstawie przeprowadzonych rozmów Konsulat R. P. w Lyonie ustalił, że na rynku tutejszym znajduje zbyt stal pewnych gatunków z Anglji, Ameryki, Austrji, Zagłębia Saary i Szwecji.

Biorąc pod uwagę, że cło od wyrobów polskich hutniczych jest pobierane w takiej samej wysokości jak z innych krajów oraz, że w roku 1931 importowaliśmy do Francji stosunkowo nieznaczne ilości, a także fakt, że koszta robocizny są niższe w Polsce aniżeli w innych państwach, Konsulat przypuszcza, że wyroby naszych hut powinny wytrzymać z produkcją innych wyszczególnionych krajów.

Najpoważniejsze huty Anglji, Ameryki, Austrji, Zagłębia Saary i Szwecji są reprezentowane na rynku tutejszym i konkurują pod względem ceny, a szczególnie gatunków z wyrobami hut tutejszych.

Zbyt można znaleźć przedewszystkiem na stale następujących gatunków:
1) stal do matryc (acier à matrice)
2) stal do wyrobów nożowniczych (acier à coutellerie)
3) stal do pilników (acier pour la lime)
4) stal do wyrobu narzędzi tnących (acier pour la coupe rapide)
5) stal do samochodów i kolei (acier pour estampage)
6) stal do budowli (acier de batiment).

Z narzędzi i wyrobów stalowych, które znajdują szeroki zbyt, Konsulatowi wskazano na następujące artykuły: pilniki angielskie, piły niemieckie i sierpy austrjackie.

Pożądanem byłoby, by i nasze huty dla reklamy posiadały jakiś artykuł, który byłby bezkonkurencyjny pod względem ceny i gatunku, co może doskonale ułatwić wstęp przedstawicielowi do całego szeregu tutejszych firm.

Bliższych informacyj, dotyczących możliwości eksportu do Francji wyrobów hut udzieli biuro Izby.

POLSKO-FINSKIE STOSUNKI HANDLOWE.

Wydział Konsularny Poselstwa RP. w Helsingforsie komunikuje na zasadzie opublikowanych danych statystycznych następujące fakty o polsko-fińskich stosunkach handlowych w terminie od 1 stycznia do 1 sierpnia br.

W terminie powyższym Finlandja importowała z Polski za 40.868.146 Fmk. (kurs złotego w dniu 22. VIII. 1 zł. = Fmk. 7,57) (w r. ub. 53.100,513 Fmk.) eksportowała zaś do Polski w tym czasokresie za 3.240,845 Fmk. (w r. ub. za 1.717,722 Fmk.) czyli, że cały obrót handlowy z Polską wynosił 44.108,991 Fmk. (w r. ub. 54.618,567 Fmk.), więc zmniejszył się w stosunku do zeszłego roku o 10.709.576 Fmk.

W lipcu br. importowano jedynie następujące artykuły w poważniejszych ilościach: węgiel za 6.995.394 Fmk., pasze i nasiona za 658.762 Fmk., wyroby chemiczne 656.244 Fmk., nawozy sztuczne 685.550 Fmk., zboże i produkty 679.052 Fmk., farby i barwniki 300.000 Fmk., oleje i smary 164.566 Fmk., towary kolonjalne 127.351 Fmk., tkaniny 164.284 Fmk., przędza 81.510 Fmk., drzewo i wyroby 63.780 Fmk.

Następujące towary importowano w drobnych ilościach: żywica za 33.834 Fmk., nici i powrozy 21.300 Fmk., maszyny 7.500 Fmk., skóry 6.200 Fmk., metale 5.950 Fmk.

Ogółem eksportowała Finlandja w czasokresie 1. I. — 1. VIII. br. za 2.357.399.054 Fmk. w r. ub. zaś za 2.272.094.218 Fmk. Import Finlandji wynosił w czasokresie 1. I — 1. VIII. r. b. 1.655.271.545 Fmk. (w r. ub. 1.870.296.572 Fmk.) czyli, że nadwyżka eksportowa wynosi za okres sprawozdawczy 702.127.509 Fmk.

W SPRAWIE EKSPORTU WARZYW DO FINLANDJI.

Finlandja importowała dotychczas rocznie około 2.000 ton cebuli różnego gatunku wartości około 3,5 milj. fmk. Do dnia 1. VIII. br. Finlandja importowała 996 ton cebuli różnego gatunku wartości 3,1 miljł fmk. Cebula importowana pochodzi z następujących krajów:

Kraj	Ilość	Wartość
Rosja	354 ton	695.915 Fmk.
Estonja	21 ton	151.380 Fmk.
Niemcy	923 ton	1.728.116 Fmk.
Holandja	124 ton	182.791 Fmk.
Anglja	202 ton	359.894 Fmk.
Węgry	299 ton	475.680 Fmk.

Dotychczas była polska cebula importowana w bardzo drobnych ilościach, jedynie jako próby pionierskie.

Chociaż cebula pochodzenia estońskiego opłaca jedynie Fmk. 0,75 jako cło importowe za kg. netto (inne państwa opłacają cło w wysokości 2,— Fmk. za kg. netto), import cebuli estońskiej jest minimalny, nietyle z powodu gatunku jak z powodu niemożności pokrycia zapotrzebowania własnego rynku. Drobna nadprodukcja jest eksportowana do Finlandji.

Co się tyczy importu innych warzyw, to można znaleźć zbyt jedynie dla następujących artykułów i to w ograniczonych ilościach:

Artykuł	Cło
Ogórki świeże	Fmk. 3,— za kg. netto
Kapusta świeża	Fmk. 1,25 za kg. netto
Uwaga:	Estonja opłaca 0,12 Fmk. za kg. netto.
Ogórki solone	Fmk. 4,50 za kg. netto
Uwaga:	Estonja opłaca 2,50 Fmk. za kg. netto.
Marchew, burak czerw. itp	Fmk. 0,10 za kg. netto.
Pomidory	Fmk. 16,— za kg. netto.
Uwaga:	Polska korzysta z cła konwencyjnego w wysokości Fmk. 8,— za kg. netto.

...ki obfitości tegorocznych zbiorów są ceny rynkowe produktów fińskich bardzo niskie. Dla orjentacji podajemy poniżej cennik detaliczny poszczególnych warzyw w dniu 31. VIII. br.:

a) Ogórki t. zw. rosyjskie, małe	100 sztuk	25,— Fmk.
b) Ogórki białe, t. zw. szwedzkie	100 sztuk	100,— Fmk.
c) Ogórki zielone, długie	100 sztuk	100,— Fmk.
(b) i c) są sprzedawane pojedyńczo po 1,25 Fmk.)		
d) Świeże pomidory	1 kg.	9—10 Fmk.
e) Marchew	1 hl.	80—90 Fmk.
f) Cebula średnia, biała lub żółta	1 kg.	6— 7 Fmk.
g) Cebula t. zw. hiszpańska, większa	1 kg.	8—10 Fmk.
h) Cebula mała, t. zw. konfiturowa	1 kg.	5— 6 Fmk.
i) Burak czerwony	1 kg.	3— 4 Fmk.

Fińskie firmy importowe liczą się z tem, że składy warzyw pochodzenia krajowego będą wyczerpane definitywnie w połowie października i z początkiem listopada.

Należy zwrócić uwagę na to, że każdy poszczególny artykuł importowany musi być bezwarunkowo standaryzowany, t. zn. każda skrzynia, czy każdy worek winien być jednolitej wielkości, oraz zawartość przesyłki również jednolita.

W SPRAWIE NALEŻNOŚCI ZAMROŻONYCH W GRECJI.

Grecka Komisja Dewizowa rozpoczęła przydzielanie dewiz importerom na pokrycie ich zobowiązań, powstałych przed wejściem w życie nowej ustawy walutowej i zarejestrowanych w Banku Greckim. Importerzy mają prawo do dnia 26. października br. zgłaszać zapotrzebowanie na dewizy w wysokości 10% (rata półroczna) ich zarejestrowanych zobowiązań. O ile zgłoszenie takie ze strony importera nie nastąpi, wierzyciele zagraniczni mają prawo dochodzić odpowiedniej sumy w drodze prawnej.

Zachodzi możliwość, że niektórzy importerzy nie zastosują się do powyższego, aby pozostawić swe zobowiązania nadal nieuregulowane. Zaleca się więc, aby zainteresowani eksporterzy niezwłocznie przypomnieli swym dłużnikom greckim, iż oczekują przekazania 10%-wej raty półrocznej.

SPRAWA REGLAMENTACJI DEWIZ W RUMUNJI.

Eksporterzy polscy napotykają ostatnio na trudności w rewindykowaniu swych należności z Rumunji na skutek istniejącej tam reglamentacji dewizowej. W związku z tem wyjaśnia się, że rumuńska reglamentacja dewizowa wykonywana jest dotychczas w stosunku do potrzeb importu liberalnie, tj. potrzebne dewizy są przydzielane, co najwyżej z opóźnieniem. Natomiast zdarzały się wypadki, że zasłaniając się trudnościami, związanemi z reglamentacją dewizową, niektóre firmy rumuńskie uchylały się od akuratnego regulowania swych zobowiązań, podczas gdy w rzeczywistości otrzymanie przydziału dewiz było możliwe.

W wypadkach więc powstawania trudności z racji rumuńskiej reglamentacji dewizowej jest wskazane, aby eksporterzy polscy skomunikowali się niezwłocznie z Radcą Handlowym przy Poselstwie R. P. w Bukareszcie (Str. Polona N. 27), podając mu wszelkie szczegóły, dotyczące danej transakcji, a w szczególności rodzaj i ilość towaru, daty dostawy i płatności, warunki płatności, firmę odbiorczą, firmę reprezentanta etc. Radca Handlowy ma możność przeprowadzenia w poszczególnych wypadkach skutecznej interwencji w Banku Narodowym. Kopję pisma do Radcy Handlowego przesyłać należy do P. I. E.

WIADOMOŚCI Z RYNKU BEKONOWEGO.

Oficjalne notowania bekonów na giełdzie londyńskiej w dniu 2 września br. wykazywały niewielką zwyżkę cen w porównaniu z tygodniem poprzednim.

Ceny na bekon podniosły się o 2 do 4 sh. Jedynie bekon kanadyjski, duński, szwedzki i irlandzki pozostały bez zmiany.

Notowania w sh. za 1cwt.:

bekon	angielski	82 — 92
„	irlandzki	73 — 88
„	kanadyjski	64
„	duński	66 — 68
„	holenderski	57 — 62
„	estoński	61 — 62
„	łotewski	60 — 62
„	litewski	56 — 61
„	polski	54 — 59
„	szwedzki	65 — 66

Dowozy na rynek angielski (wg. oficjalnego pisma angielskiego z 3 bm.) wyniosły ogółem 58.777 balotów, z których 26.435 bal. przybyło do Londynu.

Ubój duński za czas od 27 sierpnia do 2 września wyniósł 116.025 sztuk, co w porównaniu z poprzednim tygodniem wykazuje spadek o ca 2.400 sztuk. Ubój holenderski za ten sam okres wyniósł 21.099 szt., szwedzki 7.658 szt. i litewski 4.380 sztuk.

Ubój Polski za czas od dnia 29 sierpnia do 3 września wyniósł 25.530 szt. czyli zmniejszył się o 1000 sztuk wporównaniu z tygodniem poprzednim.

Duże dowozy całkowicie pokrywają zapotrzebowanie, pomimo nieustalonej podaży.

Polski bekon cieszył się dobrym popytem, pomimo nieco wyższych cen.

SPRAWA RUCHU TELEFONICZNEGO MIĘDZY POLSKĄ A AFRYKĄ POŁUDNIOWĄ VIA BERLIN — LONDYN — RADJO CAPE TOWN.

Od 1-go września br. rozszerzono ruch telefoniczny między Polską a Afryką Południową via Berlin — Londyn radjo Cape Town.

Do ruchu tego dopuszcza się w Polsce: Warszawę, Bielsko, Gdynię, Katowice, Kraków, Lublin, Lwów, Łódź, Poznań i Wilno, a w Południowej Afryce: Cape Town, Johannesburg, Pretorję oraz sieci telefoniczne na linjach Cape Town — De Aar oraz De Aar — Port Elizabeth.

Opłata za trzyminutową rozmowę zwykłą między Polską a Południową Afryką wynosi 187 fr. 50 cent. i za każdą dalszą minutę lub części tejże 62 fr. 50 ct.

Opłata za zawiadomienie (report charge) wynosi 27 fr. 50 cent.

Ruch telefoniczny z Afryką Połud. odbywa się codziennie (z wyjątkiem niedziel) od godz. 8,30 do 13,30 według czasu środkowo-europejskiego.